



## ► an den Grossen Rat

Basel, 9. März 2004

Regierungsratsbeschluss  
vom 9. März 2004

## Ausgabenbericht

### **betreffend**

#### **Infrastrukturmassnahmen im Rahmen der Regio-S-Bahn, «Rote Linie» (S6)**

- 1. Planungskredit für den Gleisumbau im Badischen Bahnhof zwecks Verlängerung der S6 bis Basel SBB**
  - 2. Umbau Perron Gleise 1 und 2 im Bahnhof Basel SBB**
- 

Den Mitgliedern des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt zugestellt am  
10. März 2004

## **1. Begehr**

Wir gestatten uns, dem Grossen Rat einen Ausgabenbericht betreffend Beiträge an den Umbau des Badischen Bahnhofs und des Bahnhofs SBB zugunsten der Regio-S-Bahn zu unterbreiten mit dem Antrag, den hierfür erforderlichen Kredit in Höhe von **Fr. 1'120'000.-** für die Jahre 2004 und 2005 zulasten der Position **8010 / 318.630 / 801524040011** zu bewilligen. Dies umfasst einen dringlichen Planungskredit für den Gleisumbau im Badischen Bahnhof (Bad. Bf.) zwecks Verlängerung der sogenannten «Roten Linie» (S6) der Regio-S-Bahn (Zell im Wiesental – Lörrach – Basel Bad. Bf.) bis Basel SBB von **Fr. 780'000.-** sowie einen Kredit für die Mitfinanzierung beim Perronumbau im Bahnhof Basel SBB von **Fr. 340'000.-**.

## **2. Gleisumbau in Basel Bad. Bf.**

### **2.1 Ausgangslage**

Für allgemeine Informationen zur Verknüpfung der Regionalzugnetze Deutschlands und der Schweiz im Rahmen der Regio-S-Bahn sei auf das entsprechende regierungsrätliche Antwortschreiben Nr. 0076 an den Grossen Rat vom 18. September 2001 zum Anzug Paul Dilitz und Konsorten verwiesen.

Insbesondere beabsichtigen das Land Baden-Württemberg (BW) und der Kanton Basel-Stadt, im Rahmen der Verknüpfung des deutschen und schweizerischen Nahverkehrsnetzes die S6 aus Zell im Wiesental – Lörrach via Riehen und Bad. Bf. bis Basel SBB zu verlängern. Voraussetzung hierfür sind Gleisanpassungen im Bad. Bahnhof, die eine halbstündliche Durchbindung der S6 bis Basel SBB ermöglichen. Heute existiert keine direkte Gleisverbindung aus dem Wiesental zur Rheinbrücke (Verbindungsbahn) in Richtung Bahnhof SBB. Um diese Verbindung zu ermöglichen, ohne dass die Züge aus dem Wiesental diejenigen vom Hochrhein bei der Ein- und Ausfahrt behindern, sah die ursprüngliche Planung die Reaktivierung der stillgelegten Güterumfahrungsstrecke zwischen Bad. Bf. und Grenzacher Horn vor. Dank dem bestehenden Überwerfungsbauwerk zwischen der Allmendstrasse und dem Bäumlihof-Gymnasium hätte dies eine niveaufreie Kreuzung der beiden Strecken erlaubt (Vgl. Abbildung Nr. 1).

Die Investitionskosten für dieses Vorhaben wurden im Jahr 2002 grob auf € 7,5 Mio. geschätzt. Darin eingeschlossen sind Planungskosten, die aufgrund von Erfahrungswerten etwa 15 % der Investitionskosten ausmachen, im vorliegenden Fall also € 1,125 Mio.

Die Vorsteher des Umwelt- und Verkehrsministeriums Baden-Württemberg (UVM) und Wirtschafts- und Sozialdepartements (WSD) haben vereinbart, die Investitions- und Planungskosten zwischen BW und BS im Verhältnis von 2/3 zu 1/3 aufzuteilen. Das WSD hat sich mit dieser Kostenteilung unter dem Vorbehalt der Genehmigung durch Regierungsrat und Grosser Rat einverstanden erklärt.

Anfangs 2002 unterzeichneten UVM und WSD mit der Infrastruktur-Betreiberin DB Netz eine Planungsvereinbarung für den Gleisumbau im Bad. Bahnhof. Die DB Netz wurde beauftragt, ein Bauprojekt mit einer Kostengenauigkeit von ±10 % auszuarbei-

ten, als Grundlage für das Plangenehmigungsverfahren und für eine Vorlage an den Grossen Rat im Kanton Basel-Stadt.

Wegen einer internen Reorganisation bei DB Netz begann die Projektierung erst zu Beginn des Jahres 2003. Sie ergab, dass die Investitionskosten der vorgesehenen «Variante Grenzacher Horn» mit rund € 17,24 Mio. mehr als doppelt so hoch sein würden als ursprünglich geschätzt. Diese massive Steigerung führte die DB Netz darauf zurück, dass sich die vorgesehene Reaktivierung eines jahrelang stillgelegten Streckenabschnitts und die Sanierung eines bestehenden Brückenbauwerks als wesentlich aufwändiger erwies als ursprünglich angenommen.

Aus diesen Überlegungen heraus und aufgrund zwischenzeitlich veränderter Rahmenbedingungen bei der Betriebsabwicklung im Bad. Bahnhof entwickelte die DB Netz eine Alternativlösung, die sogenannte «Variante Mutterspur» (Vgl. Abb. Nr. 2). Diese Variante fällt mit Gesamtkosten von rund € 11,4 Mio. wesentlich günstiger aus als die «Variante Grenzacher Horn». Sie kann bis Ende 2005 fertiggestellt sein, die «Variante Grenzacher Horn» dagegen frühestens Ende 2006. Zudem erhöht die neue Variante die Flexibilität in der Betriebsabwicklung im südlichen Bahnhofskopf. Diese Variante schafft im Bad. Bf. die Voraussetzung für die Einführung des durchgehenden Halbstundentakts auf der S6 bis Basel SBB. Aus diesen Gründen haben sich UVM und WSD im vergangenen Herbst darauf geeinigt, nur noch die «Variante Mutterspur» weiterzuverfolgen.

Die DB Netz führt ihre Planungen nur soweit durch, wie die Finanzierung der Planungskosten sichergestellt ist. Die o.g. Planungsvereinbarung regelte die Finanzierung dieser Kosten bis Abschluss des Plangenehmigungsverfahrens. Der Anteil des Kantons Basel-Stadt belief sich auf Fr. 286'000.-, also auf einen Betrag, der in der Kompetenz des Regierungsrats beschlossen werden konnte.

Aufgrund der oben beschriebenen Änderung der Planung und der beschriebenen Kostensteigerungen reichen die Planungsmittel nicht mehr aus (Details hierzu siehe in Kap. 2.3). Falls nicht innert sehr kurzer Frist eine finanzielle Zusage von BW und BS vorliegt, wird die DB die Planungen sistieren. Aus diesem Grund hat der Regierungsrat im Dezember 2003 der Finanzkommission des Grossen Rates einen dringlichen Planungskredit beantragt. Die Kommission lehnte den Antrag in ihrer Sitzung vom 12. Dezember 2003 ab, weil ihrer Ansicht nach die Dringlichkeit nicht gegeben war. Das Geschäft solle in Form eines Ausgabenberichts vom Grossen Rat beschlossen werden.

Aus zeitlichen Gründen scheint es aus Sicht des Regierungsrates nicht zielführend, zuerst den Ratschlag fürs Gesamtprojekt zu erstellen und den entsprechenden Grossratsbeschluss abzuwarten. Er beantragt daher mit diesem Ausgabenbericht den entsprechenden Planungskredit mit der Bitte, diesen dringlich zu behandeln.

## 2.2 Projektbeschrieb

Gemäss dem Vorprojekt sind folgende wichtigen Massnahmen vorgesehen:

- Bau von ca. 20 neuen Weichen
- Anpassung der Sicherungs- und Leittechnik (Signale, Weichensteuerung etc.)

- Anpassung der Fahrleitungen
- Tiefbauarbeiten (Entwässerungsmassnahmen)
- Rückbau bestehender Gleisanlagen

### 2.3 Kosten und Finanzierung

Für den Umbau der Gleisanlagen liegen die Kosten mit einer Genauigkeit von  $\pm 10\%$  vor (Angaben in Mio. Euro).

Geplante Baukosten	9,902
zu erwartende gesamte Planungskosten	1,485
Total	<b>11,387</b>

Von den Planungskosten fallen für die erste Phase, d.h. bis zum Abschluss des Plangenehmigungsverfahrens ca. 52 % an, das sind € 772'000.-.

Bei Anwendung des vereinbarten Verteilschlüssels (BW 2/3 und BS 1/3) ergibt dies für den Kanton Basel-Stadt in der ersten Phase € 257'000.- oder Fr. 403'490.-<sup>1</sup>.

Der Anteil BS an den gesamten Planungs- und Projektierungskosten, die von der Vorprojektierung bis und mit Inbetriebnahme anfallen, beläuft sich auf € 495'000.- bzw. Fr. 777'150.-.

Eine Beteiligung Dritter (insbesondere von DB Netz oder Bundesrepublik Deutschland) an den Planungskosten ist ausgeschlossen. Hingegen ist eine solche Beteiligung an den Baukosten noch Gegenstand von Verhandlungen, die im Rahmen des jetzt zu formulierenden Bau- und Finanzierungsvertrags anstehen. Federführend für diese Verhandlungen ist das Land BW, welches den grössten Teil der Gesamtkosten trägt.

BW und WSD sind der Auffassung, dass der DB aus der jetzt favorisierten Variante «Mutterspur» bauliche und betriebliche, somit auch wirtschaftliche Vorteile erwachsen, die eine Mitfinanzierung rechtfertigen. Allerdings ist aufgrund der völkerrechtlichen Bestimmungen (Staatsvertrag von 1852 und nachfolgende Vereinbarungen) die Bundesrepublik Deutschland und nicht DB Netz Eigentümerin sowohl der Infrastruktur im Badischen Bahnhof wie auch aller deutschen Strecken auf Schweizer Gebiet<sup>2</sup>. Sollte dem Begehr einer Mitfinanzierung durch die Bundesrepublik Deutschland stattgegeben werden, würden die Anteile von BW und BS entsprechend vermindert. Da zum heutigen Zeitpunkt aber eine finanzielle Beteiligung der Bundesrepublik Deutschland noch nicht feststeht, ist es aus Termingründen unerlässlich, den Kredit in der beantragten Höhe zu sprechen. Dieser wird selbstverständlich nur beansprucht, wenn eine Beteiligung Dritter trotz aller Bemühungen nicht erreicht werden kann.

In der Investitions-Übersichtsliste 2004 ist im Investitionsbereich 2 Öffentlicher Verkehr unter «Regio-S-Bahn Infrastrukturanpassungen» für die Projektierung ein Be-

<sup>1</sup> zum aktuellen Wechselkurs von rund Fr. 1,57 (Februar 2004)

<sup>2</sup> Dazu zählen auch die Strecken Basel Bad. Bf. – Riehen – Landesgrenze und Bahnlinien im Kanton Schaffhausen

trag von Fr. 100'000.- eingestellt (Auftrag Nr. 801524040011). Das Vorhaben wurde bereits im März 1998 ins Investitionsprogramm aufgenommen.

Um Verzögerungen in der Planung der DB Netz zu vermeiden, beantragen wir den gesamten Anteil BS an den Planungskosten in Höhe von **Fr. 780'000.-**, verteilt auf die Jahre 2004 und 2005. Dieser Betrag trägt dem heutigen Wechselkurs €/CHF Rechnung. Entgegen der üblichen Praxis der SBB Infrastruktur wird DB Netz die Kosten für die erste Planungsphase noch vor der Unterzeichnung eines Bau- und Finanzierungsvertrages abrechnen. Sind dann keine weiteren Planungsmittel mehr vorhanden, so werden die Planungen sistiert. Dies wird mit grosser Wahrscheinlichkeit die Planungskosten verteuern. BW benötigt übrigens für eine Genehmigung der Kostenerhöhung weder einen Regierungs- noch einen Parlamentsbeschluss.

Gemäss heutigem Terminplan soll die Vorprojektierung im Frühjahr 2004 soweit abgeschlossen sein, dass das Dossier für das Plangenehmigungsverfahren beim (schweizerischen) Bundesamt für Verkehr eingereicht werden kann. Die DB Netz wird das Plangenehmigungsverfahren jedoch erst dann einleiten, wenn der Grosse Rat weitere Planungsmittel bewilligt hat.

### **3. Verbesserung der Publikumsanlagen im Bahnhof Basel SBB; Erhöhung des Perrons Gleise 1 und 2**

---

#### **3.1 Ausgangslage**

Das Vorhaben soll zum einen im Hinblick auf die Einführung der S6 nach Basel SBB realisiert werden. Zum anderen steht es im engen Zusammenhang mit dem Angebotskonzept «Regio-S-Bahn 2005». Seit mehreren Jahren arbeiten die Nordwestschweizer Kantone zusammen mit der SBB an diesem Vorhaben. Das Angebotskonzept sieht insbesondere vor, auf dem nordwestschweizerischen Schienennetz vorerst 20 neue Niederflur-Regionalfahrzeuge (FLIRT; Vgl. Abb. 3)<sup>3</sup> einzusetzen und hierfür die Infrastruktur kundenfreundlich auszugestalten. Unter anderem sollen die Perrons der S-Bahn-Stationen auf eine einheitliche Höhe von 55 cm angehoben werden. Dies erlaubt einen bequemen und behindertenfreundlichen Zugang (Eintreten statt Einsteigen), verkürzt die Haltezeiten und erhöht so die Produktivität des S-Bahn-Betriebs. Diese Bahnsteighöhe kommtt auch im grenznahen südbadischen Raum und im Elsass zu Anwendung.

Die Nordwestschweizer Kantone leisten an die 24 Projekte zur Ausgestaltung einer kundenfreundlichen Infrastruktur im Umfang von rund Fr. 28 Mio. Investitionsbeiträge von durchschnittlich 80 %<sup>4</sup>. Der Verwaltungsrat der SBB hat bereits am 18. September 2003 die Vorprojekte zu den Infrastrukturmassnahmen in der Nordwestschweiz genehmigt und damit die Mitfinanzierung der SBB von durchschnittlich 20 % zugesichert.

Für den Kanton Basel-Stadt betrifft dies einzig den Perron zwischen den Gleisen 1 und 2 im Bahnhof Basel SBB. Der Zwischenperron weist heute eine Höhe von 30 cm

---

<sup>3</sup> Zusätzlich werden 10 Stück ab dem Frühjahr 2005 auf der S5 und S6 im Wiesental eingesetzt.

<sup>4</sup> Je nach Situation sowie Wirtschaftlichkeitsberechnungen und Interessenslage der SBB bewegen sich die Anteile der Kantone zwischen 40 und 90 % an den Projektierungs- und Investitionskosten.

über der Schienenoberkante aus. Er ist auf der Seite Aufnahmegebäude à-niveau zugänglich und an beiden Enden über Treppenzugänge von der bestehenden Post-Passerelle bzw. von der neuen Passerelle („RailCity“) aus erreichbar.

Im Rahmen des Gesamtumbaus des Personenbahnhofs Basel SBB und mit der Eröffnung der neuen Passerelle werden die Perronanlagen, die Zwischenperrons 3 - 7 (Gleise 5 – 15), für die Kundenbedürfnisse umgebaut und gegen Westen verlängert. Die Arbeiten sollen bis zum grossen Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2004 (1. Etappe Bahn 2000) abgeschlossen sein.

Für den Zwischenperron Gleis 1/2 besteht die SBB auf eine Mitfinanzierung des Kantons Basel-Stadt. Dieser Perron wird heute fast ausschliesslich vom Regionalverkehr benutzt: Neben den Zügen der «Grünen Linie» S1 aus Laufenburg und Frick sind es diejenigen der sogenannten «Orangen Linie» S4 Offenburg – Freiburg i. Br. – Basel SBB. Künftig soll auch die «Rote Linie» S6 hier ankommen und abfahren.

### **3.2 Projektbeschrieb**

Der bestehende 220 m lange Perron soll über eine Länge von 180 Metern auf 55 cm über Schienenoberkante angehoben werden<sup>5</sup> (Vgl. Abb. Nr. 4). Sowohl am Perronanfang als auch am bestehenden Postlift wird eine Rampe erstellt, um das heutige Niveau zu erreichen. Mit dieser Massnahme kann auf zusätzliche, umfangreiche Anpassungen an den bestehenden Gebäuden (Kiosk und Imbissstand), den zahlreichen Schächten im Zugangsbereich sowie beim Postlift verzichtet werden. Die bestehende Wartehalle wurde bereits in den letzten Jahren auf die Perronerhöhung ausgerichtet, so dass auch hier keine Anpassungen erforderlich sind.

Mit der Rampe, den hellen Verbundsteinen, taktilen Sicherheitslinien und Zugangsmarkierungen wird die Perronanlage behindertengerecht ausgerüstet.

Die Massnahme war Gegenstand eines vereinfachten eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens. Dieses wurde am 27. Januar 2004 mit der Verfügung des Bundesamts für Verkehr ohne nennenswerte materielle Auflagen abgeschlossen. Wenn innerhalb von dreissig Tagen keine Einsprache eingeht, könnte mit dem Bau umgehend begonnen werden.

### **3.3 Termine und Kosten**

Gemäss den Planungen der SBB soll der Umbau des Perrons 1 mit den erwähnten laufenden Arbeiten an den Zwischenperrons 3 – 7 koordiniert werden. Die Lücke, die im August/September bestehen wird, lässt sich mit dem Umbau des Perrons 1 überbrücken. Mit dem Bau soll deshalb Mitte August 2004 begonnen werden. Die Bauzeit wird knapp zwei Monate dauern, so dass der renovierte Perron Ende September

---

<sup>5</sup> Eine Erhöhung des Perrons auf seinen ganzen 220 m würde das Projekt um rund 50 % verteuern. Die Erhöhung über 180 m reicht für die vorgesehenen S-Bahn-Züge von 150 m Länge aus. Muss ausnahmsweise ein längerer Zug in das Gleis 1 oder 2 einfahren, müssten die Fahrgäste in den zwei hintersten Wagen eine Stufe überwinden.

2004 bereit stehen wird. Dies setzt einen rechtzeitigen Entscheid des Kantons Basel-Stadt voraus (nachdem, wie erwähnt, der Entscheid der SBB bereits gefallen ist).

Dank Koordination bei den Bauarbeiten, insbesondere durch das Ausnützen der bestehenden Installationen lassen sich die Investitionskosten auf einem vergleichsweise günstigen Niveau halten. Sie belaufen sich auf der Basis Vorprojekt auf insgesamt Fr. 635'000.- (± 20% Abweichung) und setzen sich wie folgt zusammen (in Fr.):

Projektierung	90'000.-
Tiefbau, Perronanlage	340'000.-
Technische Ausrüstung, Kabelanlagen, Strom	85'000.-
Sicherheit	120'000.-

Die Kosten werden zurzeit im Rahmen des Bauprojekts mit einer Genauigkeit von ± 10 % ermittelt. Aufgrund der Plangenehmigungs-Verfügung ist gemäss Auskunft der SBB aber mit keinen nennenswerten Zusatzkosten zu rechnen.

Der Anteil des Kantons Basel-Stadt konnte nach intensiven Verhandlungen auf 40 % festgelegt werden. Er beläuft sich somit auf Fr. 254'000.-. Unter Miteinbezug der oben genannten Kostenabweichung von + 20 %, eines SBB-Verwaltungsgemeinkosten-Zuschlags von 4,4 % und von 7,6 % MwSt beantragen wir für diese Massnahme einen Baukredit von **Fr. 340'000.-**.

Dagegen werden keine jährlichen Investitionsfolgekosten für den Kanton Basel-Stadt anfallen.

#### **4. Politische Würdigung und Ausblick**

Bereits in seinem Antwortschreiben zum Anzug P. Dilitz beurteilt der Regierungsrat die Bestrebungen im Hinblick auf eine Verknüpfung der Regionalzugnetze Deutschlands und der Schweiz als grundsätzlich positiv. Mit einem attraktiven Angebot, so wie es im Rahmen der Regio-S-Bahn vorgesehen ist, soll die angestrebte Erhöhung des Modal Splits im grenzüberschreitenden Pendler- und Freizeitverkehr erreicht werden. Vom Umsteigeeffekt wird insbesondere der Kanton Basel-Stadt und die Gemeinde Riehen profitieren. Die Gemeinde Riehen erhält zudem mit der «Roten Linie» S6 endlich eine direkte Bahnverbindung nach Basel SBB.

Die Verlängerung der Roten Linie zum Bahnhof SBB wird eine Erhöhung der Beiträge des Kantons an den abgeltungsberechtigten Regionalverkehr bedingen. Die Mehrbelastung des Kantons wird einige 100'000 Fr. betragen. Diese Erhöhung kann erst dann genauer beziffert werden, wenn das Angebotskonzept und eine Offerte der SBB hierfür vorliegen sowie die Höhe der Bundesbeteiligung an den jährlichen Betriebskosten feststeht. Hierbei hat auch noch die Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung (NFA) gewisse Auswirkungen, die derzeit noch nicht genau bekannt sind.

Die Verlängerung der «Roten Linie» könnte andererseits erlauben, die Verlängerung der Tramlinie 2 nach Riehen in den Stosszeiten aufzugeben, da die Regio-S-Bahn die Direktverbindung zum Bahnhof SBB übernehmen würde.

Der Regierungsrat bedauert es, dass sich aufgrund verschiedener Umstände die «Rote Linie» nicht innerhalb des ursprünglich geplanten Zeitrahmens hat verwirklichen lassen. Er verfolgt weiterhin mit Nachdruck das Ziel einer möglichst raschen Umsetzung des Vorhabens. Der Regierungsrat hat die erforderlichen Beträge ins Investitionsprogramm eingestellt. Auch die zuständige Parlamentskommission hat sich für eine möglichst rasche Realisierung der Regio-S-Bahn ausgesprochen. Die entsprechenden Empfehlungen der Gesamtverkehrskommission wurden vom Grossen Rat am 14. März 2001 ohne Gegenstimme gutgeheissen.

Mit den Infrastrukturmassnahmen wird nun ein konkreter Schritt zur Einführung der «Roten Linie» S6 bis Basel SBB verwirklicht. Für den Kredit zum Gleisumbau im Bad. Bf. wird dem Grossen Rat ein Ratschlag vorgelegt, sobald das Bauprojekt vorliegt und genehmigt ist sowie die Verhandlungen zum Bau- und Finanzierungsvertrag abgeschlossen sind. Aufgrund der heutigen Lage ist von einem Beitrag des Kantons Basel-Stadt an den Investitionskosten von rund € 3,3 Mio. auszugehen. Die vorab mit den Planungskosten abgerechneten Leistungen werden im Ratschlag aufgeführt.

Darüber hinaus wird der Grossen Rat in den kommenden Monaten Gelegenheit erhalten, sich zum Ratschlag «Regio-S-Bahn 2005», in welchem unter anderem der Bau einer neuen Haltestelle Basel Dreispitz vorgesehen ist, zu äussern.

Der Bericht wurde vom Finanzdepartement gemäss § 55 FHG geprüft.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Der Präsident

Der Staatsschreiber

Jörg Schild

Dr. Robert Heuss

#### Abbildungen

Abb. 1 Ursprünglich geplante Variante «Grenzacher Horn»

Abb. 2 Variante (Lösung) «Mutterspur»

Abb. 3 Neues Niederflur-Regionalfahrzeug FLIRT

Abb. 4 Übersichtsplan Perronerhöhung im Personenbahnhof Basel SBB

**Grossratsbeschluss**

betreffend

**Infrastrukturmassnahmen im Rahmen der Regio-S-Bahn, «Rote Linie» (S6)**

vom

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, auf Antrag des Regierungsrates, bewilligt für Planungs- und Baumassnahmen im Badischen Bahnhof und im Bahnhof SBB zugunsten der Regio-S-Bahn einen Kredit in Höhe von **Fr. 1'120'000.-** für die Jahre 2004 und 2005 zulasten der Position **8010 / 318.630 / 801524040011.**

Dieser Beschluss ist zu publizieren.